

KAJIAN TENTANG PILIHAN MODA TRANSPORTASI PEKERJA MIGRAN SIRKULER DARI KECAMATAN KERTOSONO KE KABUPATEN NGANJUK

Cholifah Anggraeni

Mahasiswa S1 Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya,
anggraenicholifah@gmail.com

Drs. Bambang Hariyanto, M.Pd.

Dosen Pembimbing Mahasiswa

Abstrak

Moda transportasi banyak mengalami perubahan, pemerintah di kota besar mulai mengurangi angkutan pribadi dengan memperbaiki fasilitas pada moda angkutan umum sehingga akan menjadi pertimbangan bagi pengguna moda. Pemilihan moda dikatakan sebagai tahap penting dalam perencanaan transportasi. Kecamatan Nganjuk merupakan pusat pertumbuhan dari Kabupaten Nganjuk, dimana pusat pertumbuhan akan dijadikan sebagai tujuan para pekerja untuk menghasilkan barang maupun jasa termasuk pekerja dari Kecamatan Kertosono. Jarak Kecamatan Kertosono ke Kecamatan Nganjuk sekitar 30 km atau 30 menit sehingga membuat para pekerja yang tidak menetap akan melakukan perjalanan setiap hari. Para migran sirkuler tersebut akan dihadapkan pada pilihan jenis moda transportasi, yaitu angkutan umum dan angkutan pribadi. Migran sirkuler dalam menentukan pilihan jenis angkutan mempertimbangkan berbagai faktor, seperti tempat tinggal, jarak tempuh, biaya dan lama perjalanan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui: 1) berapa model transportasi yang dilakukan oleh migran sirkuler pekerja dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk 2) faktor sosial dan ekonomi yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi migrasi sirkuler pekerja dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk.

Penelitian ini termasuk penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologi. Sasaran dalam penelitian ini adalah seluruh pekerja migran sirkuler dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk dengan menggunakan metode *snowball sampling*.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa model penggunaan moda transportasi migran sirkuler dari Kecamatan Kertosono menuju Kabupaten Nganjuk ada 4 model yaitu 1) dari rumah ke tempat kerja menggunakan moda angkutan umum rata – rata digunakan oleh migran sirkuler yang sudah menikah 2) dari rumah menggunakan moda angkutan pribadi kemudian ganti menggunakan moda angkutan umum digunakan oleh migran sirkuler yang tempat tinggalnya jauh dari jalan utama kabupaten 3) dari rumah menggunakan moda angkutan umum lalu berpindah menggunakan moda angkutan pribadi digunakan oleh migran sirkuler yang tempat kerjanya jauh dari terminal 4) dari rumah langsung ke tempat kerja menggunakan moda angkutan pribadi digunakan oleh migran sirkuler wanita yang menginginkan kemudahan dalam transportasi.

Kata kunci: Migran Sirkuler, Moda Transportasi

Abstract

Transportation modes have many changes, the government of major city began to reduce private transport by improving the facilities of public transport so that will be taken into consideration for transportation mode user. Selection mode can be said to be an important step in the planning of transportation. Nganjuk Subdistrict is the central of the growth of Nganjuk District, which will serve as a growth center of interest of the workers to produce goods and services, including workers from the Kertosono Subdistrict. Distance of Kertosono Subdistrict to the Nganjuk District is about 30 km or 30 minutes so it will make the workers who do not settle will be traveling every day. The circular migrants will be faced with the choices of transportation modes, they are public transportation and private transportation. The circular migrants to determine the choice of transportation mode, circular migrants consider various factors, such as housing, mileage, cost and time of travel. The purpose of this study were for 1) how many models of transport carried out by circular migrant of workers from the Kertosono Subdistrict to Nganjuk District 2) the social and economic factors that influence the selection of transportation modes circular migration of workers from the Kertosono Subdistrict to Nganjuk District.

This research includes qualitative research with phenomenological approach. The target in this research are all circular migrant workers from Kertosono Subdistrict to Nganjuk District by using snowball sampling method.

Results of this research showed that the usage model of transportation mode for circular migrants from the Kertosono Subdistrict to Nganjuk District have four models, they are 1) from home to work place using public transport is mostly used by married informants 2) from home they use private transportation mode and then switch to using public transportation is used by informants who lived far away from the main street districts 3) from home they use public transportation mode and then switch to using private transportation used by informants that their workplace is far from bus station 4) from home directly to the work place using private transportation mode used by lady informants who want the ease of transportation.

Keywords: Circular Migrants, Transportation Mode

PENDAHULUAN

Transportasi secara umum memiliki peranan penting dalam mendukung pembangunan nasional, yaitu sebagai penunjang, penggerak dan pendorong serta berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Sektor pendukung pembangunan perekonomian, peranan transportasi dalam melayani mobilitas manusia maupun distribusi komoditi perdagangan dan industri dari satu tempat ke tempat yang lain sangat dibutuhkan.

Kebutuhan transportasi merupakan pola kegiatan di dalam sistem tata guna lahan yang membutuhkan pergerakan sebagai sarana penunjang kebutuhan tersebut, keduanya harus saling berhubungan dengan baik dan erat agar hasil yang diharapkan dapat tercapai untuk memenuhi semua aspek di atas agar tidak menjadi masalah di suatu negara.

Pemilihan moda terjadi sebagai akibat adanya kebutuhan akan pergerakan dan pergerakan yang terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya harus dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan kebutuhan akan pekerjaan, dimana tidak semua kebutuhan tersebut tersedia disekitar tempat tinggal tetapi biasanya tersebar secara heterogen sesuai dengan tata guna lahannya, sehingga memerlukan pergerakan baik tanpa moda transportasi (jarak pendek 1-2 km) maupun dengan moda transportasi (jarak sedang- jauh). Jenis moda transportasi yang digunakan juga sangat beragam seperti kendaraan pribadi atau kendaraan umum. Pemilihan moda transportasi didasarkan anggapan bahwa proporsi permintaan perjalanan yang dilayani oleh kendaraan umum maupun kendaraan pribadi akan tergantung pada setiap moda dalam persaingan dengan moda lain (Warpani, 1990:92).

Transportasi di Indonesia sangat diperhatikan buktinya banyak perubahan dalam pelayanan transportasi. Pelayanan baru juga diterapkan oleh PT Kereta Api Indonesia dimana semua kereta sekarang menggunakan fasilitas AC dan menghapus seluruh pedagang asongan yang berjualan di kereta maupun di stasiun kereta agar dapat memberikan rasa nyaman terhadap penumpang. Kota besar seperti Jakarta adanya transportasi Bus Trans Jakarta yang diharapkan akan mengurangi kemacetan karena banyaknya kendaraan pribadi. Perbaikan fasilitas angkutan umum maka akan memberikan pilihan pada penggunaan moda transportasi untuk menggunakan moda pribadi atau moda angkutan umum.

Pelayanan transportasi diberikan di salah satu Kabupaten yang ada di Jawa Timur yaitu Kabupaten Nganjuk dengan mengganti beberapa moda angkutan umum yang rusak untuk diperbaiki misalnya angkutan umum lain yang lama sekarang diganti dengan yang baru. Kabupaten yang sedang merintis pertumbuhan ekonomi dengan banyaknya pembangunan industri di beberapa wilayah kecamatan sehingga transportasi menjadi penunjang penting dalam pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Pusat pertumbuhan Kabupaten Nganjuk berada di Kecamatan Nganjuk.

Kecamatan Nganjuk merupakan pusat pertumbuhan dari Kabupaten Nganjuk, dimana pusat pertumbuhan akan dijadikan sebagai tujuan para pekerja untuk menghasilkan barang maupun jasa termasuk pekerja dari Kecamatan Kertosono. Jarak Kecamatan Kertosono ke Kecamatan Nganjuk sekitar 30 km atau 30 menit sehingga membuat para pekerja akan melakukan perjalanan setiap hari. Kegiatan yang menghasilkan barang maupun jasa tersebut maka akan membentuk suatu kelompok pekerja yang menetap (permanen) maupun pekerja yang tidak menetap (non permanen).

Pekerja yang tidak menetap itulah yang akan melakukan perjalanan setiap harinya menuju tempat pusat pertumbuhan Kabupaten. Perjalanan menuju tempat kerja para pekerja non permanen akan di hadapkan pada pilihan jenis moda transportasi, yaitu angkutan umum dan angkutan pribadi. Pertimbangan berbagai faktor, seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh, biaya dan lain sebagainya untuk menentukan pilihan jenis angkutan inilah pelaku perjalanan. Pilihan moda transportasi inilah yang membuat para migrasi sirkuler pekerja dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk dihadapkan pada masalah pemilihan moda yang juga harus mempertimbangkan interaksi antara dua moda tersebut.

Berdasarkan uraian di atas maka penelitian ini dilakukan dengan judul **“Kajian Tentang Pilihan Moda Transportasi untuk Pekerja Migran Sirkuler dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk”**.

Adapun tujuan penelitian ini untuk mengetahui: 1) bagaimana model transportasi yang dilakukan oleh migran sirkuler pekerja dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk 2) faktor sosial ekonomi yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi migran sirkuler pekerja dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan fenomenologi, yang berarti bahwa data yang dikumpulkan bukan merupakan angka-angka melainkan hasil wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, catatan, memo, dan dokumen resmi lainnya. Fenomenologi mencoba menjelaskan atau mengungkap makna konsep atau fenomena pengalaman yang didasari oleh kesadaran yang terjadi pada beberapa individu. Analisis fenomenologi memiliki banyak cara pandang melihat suatu fenomena. Metode Fenomenologi, menurut Polkinghorne dalam Cresswell, (2010:65). Studi fenomenologi menggambarkan arti sebuah pengalaman hidup untuk beberapa orang tentang sebuah konsep atau fenomena. Orang-orang yang terlibat dalam menangani sebuah fenomena melakukan eksplorasi terhadap struktur kesadaran pengalaman hidup manusia

Penelitian ini menggunakan analisis fenomenologi sosial yang dikembangkan Alfred Schutz. Unsur-unsur pengetahuan yang terkandung dalam fenomenologi Alfred Schutz adalah dunia keseharian, sosialitas dan makna. Berdasarkan hal tersebut masalah penelitian yang akan peneliti kaji di lapangan, dimana fenomena

mobilitas erat dengan dunia keseharian. Fenomenologi Alfred Schutz menggunakan dua fase dalam pembentukan tindakan sosial. Pertama kali tindakan yang diorientasikan pada benda fisik sehingga belum menjadi tindakan sosial (*because motive*). Penelitian ini akan berdiskusi tentang suatu objek kajian dengan memahami inti pengalaman dari suatu fenomena.

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Nganjuk tepatnya sepanjang perjalanan dari arah Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk (Pusat perekonomian) dengan menggunakan metode *snowball sampling*. Metode *snowball sampling* adalah metode penarikan yang dilakukan secara berantai, mulai dari informan yang sedikit, kemudian responden ini dimintai pendapatnya tentang siapa saja informan yang dianggap paham dan mengerti tentang fokus kajian untuk dimintai informasinya, sehingga jumlah informan akan semakin banyak dan diharapkan informasinya yang didapat juga semakin banyak, seperti bola salju yang mengginding, lama-lama menjadi besar.

Informan kunci dalam penelitian ini adalah pekerja migrasi sirkuler dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk yang peneliti wawancarai. Menurut Miles dan Huberman (1992:42) bahwa sumber data manusia berfungsi sebagai informan kunci yaitu pelaku utama. Guba dan Lincoln (1981:34) mengatakan bahwa seseorang yang dijadikan informan kunci hendaknya memiliki pengetahuan dan informasi, atau dekat dengan situasi yang terjadi di fokus penelitian.

GAMBARAN UMUM PENELITIAN

Kabupaten Nganjuk merupakan salah satu kabupaten yang ada di Provinsi Jawa Timur yang terletak di bagian barat dari wilayah Provinsi Jawa Timur pada koordinat $111^{\circ}5'$ sampai dengan $112^{\circ}13'$ BT dan $7^{\circ}20'$ sampai dengan $7^{\circ}59'$ LS. Luas wilayah Kabupaten Nganjuk adalah 1.224,331 km² dengan batas wilayah, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Kediri dan Kabupaten Tulungagung, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Jombang dan Kabupaten Kediri, dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Ponorogo dan Kabupaten Madiun. Secara administratif Kabupaten Nganjuk terbagi menjadi 20 kecamatan dan 284 desa/kelurahan (Kabupaten Nganjuk dalam angka 2014).

Topografi Kabupaten Nganjuk meliputi, sebelah barat daya merupakan daerah pegunungan (Gunung Wilis) dengan ketinggian 1.000 sampai dengan 2.300m DPL, potensial untuk tanaman perkebunan dan holtikultura. Bagian tengah merupakan dataran rendah dengan ketinggian 60-140 m DPL, merupakan daerah pertanian tanaman pangan dan holtikultura. Bagian utara merupakan daerah pegunungan (Pegunungan Kendeng) dengan ketinggian 60-300 m DPL, yang merupakan daerah hutan jati, lahan potensial untuk tanaman tembakau dan bahan galian kapur.

Sebagian besar kecamatan berada pada dataran rendah dengan ketinggian antara 46 meter sampai dengan 95 meter di atas permukaan laut. Sedangkan 4 (empat) kecamatan berada pada daerah pegunungan

dengan ketinggian 150 meter sampai 750 meter di atas permukaan laut. Daerah tertinggi terletak di Desa Ngilman Kecamatan Sawahan.

Pada bagian dataran rendah, keadaan air tanah merupakan air tanah dangkal. Kabupaten Nganjuk dilewati oleh Kali Widas yang berasal dari Kabupaten Madiun dan Kali Kuncir yang melewati Kota Nganjuk di bagian utara dan selatan. Kedua sungai tersebut bertemu di Kali Kedungsoko yang mengalir ke utara bertemu dengan kali Widas. Kali widas tersebut mengalir ke timur melalui Kecamatan Lengkong dan bermuara di Kali Brantas yang merupakan batas wilayah Kabupaten Nganjuk bagian timur.

Secara administratif Kecamatan Kertosono berada pada ketinggian ± 46 meter dari permukaan air laut. Terbangun $7020' - 7050'$ Lintang Selatan dan $111^{\circ}45' - 112^{\circ}13'$ bujur timurdengan luas wilayah 2267,5 Ha. Dimana dari tiga belas desa atau kelurahan yang berada di wilayah Kecamatan Kertosono tidak ada yang berada di wilayah hutan, berbatasan langsung dengan wilayah Kecamatan Patianrowo sebagai batas wilayah Utara, sementara sebelah Timur berbatasan langsung dengan Kabupaten Jombang dan Kabupaten Kediri. Sampai saat ini batas wilayah Kecamatan Kertosono berbatasan langsung dengan wilayah Kecamatan Ngronggot. Untuk batas wilayah sebelah Barat berbatasan langsung dengan Kecamatan Baron. Kecamatan Kertosono yang merupakan bagian dari Kabupaten Nganjuk yang berada di sisi paling timur dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Kediri dan Kabupaten Jombang, untuk menuju ke Nganjuk yang berjarak 28km atau sekitar 30 menit perjalanan menggunakan moda transportasi umum maupun pribadi.

Penduduk merupakan faktor penentu yang sangat penting dalam proses pembangunan suatu daerah. Selain sebagai obyek pembangunan, penduduk juga merupakan seubyek dari pembangunan itu sendiri. Informasi kependudukan, terutama mengenai Kelahiran, Kematian, dan Perpindahan dan Kematian penduduk, sangat berpengaruh pada kondisi sosial ekonomi masyarakat. Adapun data jumlah penduduk Kecamatan Kertosono 29,92 jiwa penduduk laki-laki, sedangkan penduduk perempuan berjumlah 31,067 jiwa untuk tahun 2013. Serta lampiran yang dapat di sajikan berupa jumlah penduduk di setiap desa, kelompok umur, kepadatan rata-rata penduduk, mutasi penduduk kelahiran dan kematian tiap seribu penduduk, dan juga kepadatan penduduk. (Diambil dari Kecamatan Kertosono dalam angka 2014).



Gambar1 Peta Jalan Kabupaten Nganjuk

PEMBAHASAN

1) Model Transportasi

Moda Transportasi merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat yang lain. Moda yang biasanya digunakan dalam transportasi dapat dikelompokkan atas moda yang berjalan di darat, berlayar di perairan laut dan pedalaman, serta moda yang terbang di udara. Jenis moda transportasi dibagi menjadi 2 yaitu moda angkutan umum dan moda angkutan pribadi.

Moda transportasi juga disebut sebagai sarana pergerakan yaitu berupa kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan, secara umum terbagi menjadi dua kelompok (Miro, 2002:32) yaitu :

a. Kendaraan pribadi (*Privat Transportation*)

Moda transportasi yang dikhususkan untuk pribadi atau perorangan dan orang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin dia tidak memakainya sama sekali (misal : mobil atau kendaraan pribadi yang disimpan di dalam garasi). Contoh kendaraan pribadi seperti :

- Jalan kaki
- Sepeda untuk pribadi
- Sepeda motor untuk pribadi
- Mobil pribadi
- Kapal, pesawat terbang dan kereta api yang dimiliki secara pribadi

b. Kendaraan umum (*Public Transportation*)

Moda transportasi yang diperuntukkan untuk orang banyak, kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Contoh kendaraan umum seperti :

- Ojek sepeda, sepeda motor
- Becak, Bajaj, Bemo
- Mikrolet
- Bus Umum (kota dan antar kota)
- Kereta api (kota dan antar kota)
- Kapal feri, sungai dan laut
- Pesawat yang digunakan secara bersama

Kepemilikan kendaraan pribadi juga menentukan adanya pemilihan moda transportasi bagi pelaku perjalanan. Berdasarkan Kecamatan Kertosono dalam angka 2014 menunjukkan bahwa jumlah pemilik kendaraan di Kecamatan Kertosono yang berjenis truk sebanyak 127 unit, sedan sebanyak 68 unit, colt / pick up sebanyak 154 unit dan sepeda motor sebanyak 8.313 unit. Kendaraan yang berjenis sepeda motor paling banyak terdapat di Desa Drenges sebanyak 1.034 unit sedangkan terendah di Desa Juwono sekitar 231 unit.

Berdasarkan adanya kepemilikan sepeda motor salah satu informan Libi yang lebih memilih

menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan kendaraan umum. Berikut penuturan informan Libi :

“Saya senang menggunakan kendaraan pribadi menuju tempat kerja karena lebih nyaman dan kalau mau berhenti kemana saja tidak repot,”
(Suara 009.amr/02/12/2016 15.00)

Informan Enik dan Kusriana merupakan dua informan yang menggunakan moda transportasi pribadi dan menambahi penuturan informan Libi. Berikut penuturan beliau : informan Enik:

“Kalau naik sepeda motor itu cepat mbak mau pulang maupun pergi, waktu tempuh dari rumah saja sudah setengah jam kalau naik angkutan belum lama nunggu angkutannya.”(Suara 010.amr/26/12/07.30wib)

Penuturan informan Kusriana:

“Naik motor itu lebih mudah mbak, berangkat dan pulang tidak terburu-buru”

(Suara 013.amr/31/12/2016/16.00)

Ketiga penuturan informan yang memilih model transportasi dari tempat tinggal menuju tempat kerja dengan menggunakan angkutan umum pribadi memiliki pertimbangan adanya kemudahan dan biaya serta lama perjalanan dapat diminimalkan.

Berbeda dengan Informan Vero lebih memilih angkutan umum bus karena kenyamanan angkutan tersebut, begini penuturan beliau

“Menurut saya menggunakan angkutan umum dapat meminimalisir biaya dan menghemat tenaga”

(Suara 001.amr/27/06/2016 18.41)

Informan Eka rahayu mengungkapkan hal yang senada dalam menggunakan angkutan umum daripada angkutan pribadi.

Penuturan informan Eka rahayu :

“saya tidak mempunyai kendaraan pribadi jadi naik angkutan umum”(Suara 007.amr/01/07/2016 06.00).

Penuturan informan Fitri:

“Moda angkutan umum tersebut lebih nyaman”(Suara 006.amr/30/06/2016 06.15)

Ketiga penuturan informan ditambah dengan informan Dewi serta informan Ana yang memilih model transportasi dari tempat tinggal menuju tempat kerja menggunakan angkutan umum karena adanya pertimbangan dari kenyamanan, biaya, lama perjalanan serta status sosial para informan tersebut.

Informan Ari memilih model transportasi lain yaitu dari tempat tinggal menggunakan moda angkutan umum lalu turun di terminal untuk berpindah menggunakan moda angkutan pribadi untuk mencapai tempat kerja. Berikut penuturan beliau :

“Disamping murah juga pertimbangan keamanan dan ketepatan waktu”(Suara 002.amr/28/06/2016 06.10)

Informan Nora dan informan Hendro mengungkapkan hal yang sama terkait dengan pilihan model transportasi dari tempat tinggal menggunakan moda angkutan umum lalu turun di terminal untuk berpindah menggunakan moda angkutan pribadi untuk mencapai tempat kerja. Penuturan informan Nora :

“Naik bis lebih mudah dan nyaman mbak apalagi untuk para wanita. Sebenarnya saya membawa motor tapi saya titipkan di terminal sana mbak. Kalau menuju

tempat kerja saya menggunakan motor karena tempat kerja saya jauh dari pemberhentian bus”

(Suara 014.amr/03/01/2017/06.50)

Penuturan informan Hendro :

“Sebenarnya saya bawa motor mbak tapi saya titipkan di Nganjuk karena tempat kerja saya jauh dari pemberhentian bis jadinya saya bawa motor biar mudah ke tempat kerjanya”

(Suara 015.amr/04/01/2017/06.00)

Ketiga informan yang memilih model transportasi dari tempat tinggal menggunakan angkutan umum lalu turun di terminal untuk berpindah menggunakan moda angkutan pribadi untuk mencapai tempat kerja dengan pertimbangan tempat kerja yang jauh dari pemberhentian bus sehingga menyebabkan adanya pilihan moda lain untuk menuju tempat kerja.

Informan Jujuk memilih model transportasi lain yaitu dari tempat tinggal menggunakan angkutan pribadi lalu dititipkan dan berpindah menggunakan angkutan umum untuk sampai ke tempat kerja. Berikut penuturan beliau :

“Dari rumah saya menggunakan sepeda motor lalu saya titipkan terus berangkat kerjanya naik bis mbak, kenapa memilih begitu karena kalau naik bis lebih santai, tidak beresiko dan lebih hemat” *(Suara 005.amr/29/06/2016 06.00)*

Informan Jaenal dan informan Desi juga mengungkapkan hal yang senada dengan informan jujuk terkait pilihan model transportasi yang sama dengan informan Jujuk. Berikut penuturan informan Jaenal:

“Tapi saya dari rumahnya naik sepeda motor mbak terus saya titipkan soalnya rumah saya pandantoyo mbak jauh kalau mau ke lampu merah”.

(Suara 011.amr/27/12/18.00wib)

Penuturan informan Desi :

“Jauh mbak kalau mau motoran sendiri apalagi saya cewek jadi lebih suka naik bis, dari rumah saya naik sepeda motor dulu terus saya titip kan disini lalu ganti bus” *(Suara 012.amr/28/12/2016/06.30)*

Dari ketiga informan yang memilih model transportasi dari tempat tinggal menggunakan angkutan pribadi lalu dititipkan untuk berpindah menggunakan moda angkutan umum agar dapat mencapai tempat kerja dengan pertimbangan tempat tinggal yang jauh dari pemberhentian bus sehingga menyebabkan adanya pilihan moda lain untuk menuju tempat kerja.

2) Faktor sosial ekonomi

Dalam penelitian ini, faktor sosial yang dimaksud adalah faktor yang berhubungan dengan subyek penelitian yang ikut berkontribusi mempengaruhi perilaku perjalanan dalam pemilihan moda transportasi meliputi : umur, jenis kelamin, pendidikan dan status.

Indikator faktor sosial yang pertama adalah umur migran sirkuler dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk. Umur terbagi atas 3 kelompok yaitu rentang umur 20-30 tahun berjumlah enam informan, rentang umur 31-40 tahun berjumlah tiga informan dan rentang umur 41-50 tahun berjumlah tiga informan. Pada

rentang umur 20-30 tahun berjumlah enam informan yang mana dua informan menggunakan model transportasi ke 1, satu informan menggunakan model transportasi ke 2, satu informan menggunakan model transportasi ke 3 dan dua informan menggunakan model transportasi ke 4. Selanjutnya pada rentang umur 31-40 tahun berjumlah tiga informan yang mana satu informan menggunakan model transportasi ke 2, satu informan menggunakan model transportasi ke 3 dan satu informan menggunakan model transportasi ke 4. Pada rentang umur 41-50 tahun berjumlah tiga informan yang mana satu informan menggunakan model transportasi 1, satu informan menggunakan model transportasi 2 dan satu informan menggunakan model transportasi ke 3.

Indikator faktor sosial yang kedua adalah jenis kelamin migran sirkuler dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk. Jenis Kelamin wanita yang berjumlah sembilan informan, yang mana tiga informan menggunakan model transportasi 1, satu informan menggunakan model transportasi 2 dan dua informan menggunakan model transportasi 3 dan tiga informan menggunakan model transportasi 4. Jenis kelamin pria yang berjumlah tiga informan yang mana dua informan menggunakan model transportasi 2 dan satu informan menggunakan model transportasi 3.

Indikator selanjutnya adalah pendidikan migran sirkuler dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk. Pendidikan terbagi atas lulusan SMA, D1, D3 dan S1. Lulusan SMA terdiri dari lima informan, yang mana tiga informan memilih menggunakan model transportasi 2, satu informan menggunakan model transportasi 3 dan satu informan menggunakan model transportasi 4. Lulusan D1 berjumlah satu informan dengan menggunakan model transportasi 1. Lulusan D3 berjumlah dua informan yang mana satu informan menggunakan model transportasi 3 dan satu informan lagi menggunakan model transportasi 4. Lulusan S1 berjumlah tiga informan yang mana satu informan menggunakan model transportasi 3 dan dua informan menggunakan model transportasi 1.

Indikator yang terakhir adalah status sosial migran sirkuler dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk. Status sosial terdiri dari sudah menikah dan belum menikah. Informan yang sudah menikah berjumlah 10 informan yang mana tiga informan memilih menggunakan model transportasi 1, dua informan menggunakan model transportasi 2, tiga orang menggunakan model transportasi 3 dan dua orang menggunakan model transportasi 4.

Sehingga secara sosial menunjukkan bahwa faktor sosial mempengaruhi pemilihan moda transportasi hal ini dibuktikan dengan adanya 6 informan wanita yang memilih menggunakan moda transportasi umum untuk mengurangi resiko tingginya kecelakaan di jalan sedangkan 3 orang informan pria menggunakan moda angkutan umum karena mereka lebih memudahkan

Semakin bervariasi jenis pekerjaan yang ada di lingkungan masyarakat maka semakin bervariasi pula pendapatan masyarakat. Dalam penelitian ini adanya pendapatan dan jenis pekerjaan para migran sirkuler

akan mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi yang di gunakan menuju tempat kerja.

Pendapatan seseorang akan mempengaruhi pemilihan moda transportasi yang digunakan. Berbagai alasan serta pertimbangan pemilihan moda angkutan transportasi menuju tempat kerja jika di pandangan melalui sudut pandang pekerjaan dan penghasilan. Sedangkan jenis pekerjaan tidak mempengaruhi adanya pilihan model transportasi.

Pendapatan informan bermacam-macam mulai dari yang paling kecil Rp 1.000.000 sampai yang paling tinggi Rp 4.000.000 sehingga untuk memudahkan dibagi menjadi 2 kelompok yaitu rentang pendapatan Rp 1.000.000- 1.500.000 dan rentang pendapatan Rp 2.600.000-4.000.000. Pada rentang pendapatan Rp 1.000.000- 2.500.000 berjumlah 10 informan yang mana dua orang memilih menggunakan model transportasi 1, tiga orang menggunakan model transportasi 2, dua orang menggunakan model transportasi 3 dan tiga orang menggunakan model transportasi 4. Sedangkan pada rentang pendapatan 2.600.000-4.000.000 berjumlah 2 orang yang mana satu orang menggunakan model transportasi 1 dan satu orang menggunakan model transportasi 3.

Sehingga secara ekonomi menunjukkan bahwa faktor ekonomi mempengaruhi pilihan moda transportasi hal ini ditunjukan oleh 50% informan menggunakan moda transportasi umum karena biaya yang di keluarkan relatif sama setiap perjalanannya serta ketepatan waktu yang di hasilkan dapat diperkirakan sampai ke tempat tujuan. Tetapi dalam hal ini pendapatan seseorang setiap bulannya tidak akan mempengaruhi pemilihan moda angkutan karena seseorang yang berpenghasilan tinggi akan menggunakan moda angkutan pribadi atau tidak menggunakan moda angkutan umum.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian diatas dapat ditarik kesimpulan:

1. Model transportasi yang dilakukan oleh migran sirkuler meliputi 4 model yaitu :
 - a) Model transportasi dari tempat tinggal menuju tempat kerja dengan menggunakan moda angkutan umum rata-rata digunakan oleh migran sirkuler yang sudah menikah
 - b) Model transportasi dari tempat tinggal menggunakan moda angkutan pribadi kemudian dititipkan lalu berganti moda angkutan umum untuk menuju tempat kerja digunakan oleh migran sirkuler yang tempat tinggalnya jauh dari jalan utama kabupaten
 - c) Model transportasi dari tempat tinggal menggunakan moda angkutan umum sampai terminal kemudian berganti moda transportasi pribadi menuju tempat kerja digunakan oleh migran sirkuler yang tempat kerjanya jauh dari terminal

- d) Model transportasi dari tempat tinggal menuju tempat kerja dengan menggunakan moda angkutan pribadi digunakan oleh migran sirkuler wanita yang menginginkan kemudahan dalam transportasi.

2. Sosial Ekonomi

Secara sosial menunjukkan bahwa faktor sosial mempengaruhi pemilihan moda transportasi hal ini dibuktikan dengan 8 informan wanita yang memilih menggunakan moda transportasi umum untuk mengurangi resiko tingginya kecelakaan di jalan sedangkan 3 orang informan pria menggunakan moda angkutan umum karena mereka lebih di mudahkan

Secara ekonomi menunjukkan bahwa faktor ekonomi mempengaruhi pilihan moda transportasi hal ini ditunjukan oleh 50% informan menggunakan moda transportasi umum karena biaya yang di keluarkan relatif sama setiap perjalanannya serta ketepatan waktu yang di hasilkan dapat diperkirakan sampai ke tempat tujuan. Pendapatan seseorang setiap bulannya tidak akan mempengaruhi pemilihan moda angkutan karena seseorang yang berpenghasilan tinggi akan menggunakan moda angkutan pribadi atau tidak menggunakan moda angkutan umum.

SARAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka dapat diberikan saran-saran demi kebaikan:

1. Pemerintah Kabupaten perlu mengadakan pembaharuan pelayanan umum agar tidak ada angkutan yang tidak digunakan karena pengaruh lama perjalanan.
2. Masyarakat seharusnya lebih menggunakan moda angkutan umum Kabupaten Nganjuk.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, John W. 2010. *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed (Edisi Ketiga)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Guba, Egon G & Yvona S. Lincoln. 1981. *Effective*
- Miles, M.B. dan Huberman, A, Michael. 1992. *Analisis Data Kualitatif* : Buku Sumber Tantang Metode-Metode Baru. Jakarta: UI Press.
- Miro, Fidel. 2002. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Schutz, Alfred. 1970. *On Phenomenology and Social Relations*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB
- [Http.nganjukkab.bps.go.id](http://nganjukkab.bps.go.id)